

Talousvaliokunta

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta

JOHDANTO

Vireilletulo

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta (HE 119/2024 vp): Asia on saapunut talousvaliokuntaan mietinnön antamista varten. Asia on lisäksi lähetetty maa- ja metsätalousvaliokuntaan ja ympäristövaliokuntaan lausunnon antamista varten.

Lausunnot

Asiasta on annettu seuraavat lausunnot:

- ympäristövaliokunta YmVL 17/2024 vp
- maa- ja metsätalousvaliokunta MmVL 22/2024 vp

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- erityisasiantuntija Eleonoora Eilittä, työ- ja elinkeinoministeriö
- erityisasiantuntija Valtteri Härmälä, työ- ja elinkeinoministeriö
- lainsäädäntöneuvos Markus Teräväinen, valtiovarainministeriö
- budjettineuvos Johanna von Knorring-Rosenlew , valtiovarainministeriö
- suunnittelija Johanna Hiltunen, liikenne- ja viestintäministeriö
- neuvotteleva virkamies Niina Honkasalo, liikenne- ja viestintäministeriö
- erityisasiantuntija Anna-Maija Sinnemaa, Energiavirasto
- jäsen Lassi Ahlvik, Suomen ilmastopaneeli
- ohjausryhmän jäsen, työryhmän puheenjohtaja Marko Janhunen, Hydrogen cluster Finland
- Public Affairs Manager Mattias Hellström, Neste Oyj
- Yhteiskuntasuhdepäällikkö Vilharti Hanhilahti, North European Oil Trade Oy
- johtava asiantuntija Tiina Haapasalo, Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry
- energia- ja ilmastopäällikkö Ahti Fagerblom, Metsäteollisuus ry
- asiantuntija, elinkeinopolitiikka Mikko Paloneva, Palvelualojen työnantajat PALTA ry
- johtaja Petri Murto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- ekonomisti Roope Ohlsbom, Suomen Yrittäjät ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- ympäristöministeriö
- Valtion taloudellinen tutkimuskeskus VATT

Valiokunnan mietintö TaVM 18/2024 vp

- professori Sanna Syri, Aalto-yliopisto
- Elintarviketeollisuusliitto ry
- Energiateollisuus ry
- Koneyrittäjät ry
- Luonnolliset Ilmastotoimet ry
- Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry
- Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry
- Palvelualojen työnantajat PALTA ry
- Suomen Biokierto ja Biokaasu ry
- Suomen luonnonsuojeluliitto ry
- WWF Suomi

HALLITUKSEN ESITYS

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta. Ehdotetulla lailla pantaisiin osaltaan täytäntöön muutettu päästökauppaa koskeva direktiivi rakennusten erillislämmityksen, tieliikenteen ja eräiden muiden alojen päästökaupan osalta.

Muutetun päästökauppadirektiivin myötä EU:ssa perustetaan uusi polttoaineen jakelua koskeva päästökauppa. Polttoaineen jakelun päästökauppa kattaa taakanjakosektorin päästöjä ja sen tarkoituksena on edesauttaa jäsenmaiden taakanjakovelvoitteiden saavuttamista. Perustettava uusi päästökauppajärjestelmä on pitkälti yhdenmukainen voimassa olevan yleisen päästökaupan kanssa. Päästökauppadirektiivi jättää kuitenkin huomattavaa kansallista liikkumavaraa uuden päästökaupan kansallisessa täytäntöönpanossa.

Esityksessä ehdotetaan, että polttoaineen jakelun päästökauppa koskisi kulutukseen luovutettuja fossiilisia polttoaineita. Ehdotuksen mukaan lain soveltamisalaan kuuluisi polttoon tarkoitettujen fossiilisen polttoaineen luovuttaminen kulutukseen. Lakia ei kuitenkaan sovellettaisi päästökauppapalain soveltamisalaan kuuluvaa toimintaa varten tarkoitettuun polttoaineeseen tai maanpuolustuksen, raideliikenteen tai kaupallisen vesiliikenteen käyttöön erillisjakeluna toimitettuun polttoaineeseen eikä lentoliikenteen käyttöön tarkoitettuun lentopetroltiin ja lentobensiiniin. Nollapäästötiset polttoaineet eivät myöskään kuuluisi lain soveltamisalaan.

Esityksessä ehdotetaan, että polttoainetta kulutukseen luovuttavalla säännellyllä yhteisöllä tulisi olla päästölupa ja päästöjen tarkkailusuunnitelma ja että säännellyn yhteisön tulisi tarkkailla ja todennuttaa päästönsä vuodesta 2025 alkaen. Lähtökohtaisesti säännelty yhteisö olisi kulutukseen luovutetusta polttoaineesta valmisteverovelvollinen taho. Päästökauppaan liittyvien velvollisuuksien siirto toiselle säännellylle yhteisölle olisi mahdollista. Päästöoikeuksien huutokaupat käynnistyisivät vuodesta 2027 alkaen ja säännellyn yhteisön tulisi vuosittain palauttaa päästöjään vastaava määrä päästöoikeuksia EU:n rekisteriin.

Ehdotuksen mukaan Energiavirasto vastaisi polttoaineen jakelun päästökaupan valvonnasta sekä toimisi rekisteriviranomaisena ja huutokaupanpitäjänä. Lisäksi ehdotuksessa esitetään tiedon- saanti- ja tarkastusoikeutta, muutoksenhakua sekä seuraamuksia koskevat säännökset.

Valiokunnan mietintö TaVM 18/2024 vp

Esitys liittyy valtion vuoden 2025 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2025.

VALIOKUNNAN YLEISPERUSTELUT

Tausta ja tavoitteet

Ehdotuksen taustalla on EU:n päästökauppadirektiiviin sisällytetty uusi fossiilisen polttoaineen jakelun päästökauppa (ETS2). Uudistus oli osa ns. 55-valmiuspakettia, ja talousvaliokunta on aiemmin arvioinut asiaa tässä yhteydessä (TaVL 50/2021 vp — U 60/2021 vp). Uusi polttoaineen jakelun päästökauppa kattaa tieliikenteen, rakennusten erillislämmityksen, rakentamisen sekä nykyisen yleisen päästökaupan ulkopuolisen teollisuuden ja energiantuotannon fossiilisen polttoaineen.

Uusi päästökauppa tulee toimeenpanna 30.6.2024 mennessä, ja nyt tarkasteltavassa ehdotuksessa on kyse tätä koskevista kansallisista säännöksistä. Komissio antaa päästökauppadirektiivin nojalla myös suoraan velvoittavia alemman asteisia säädöksiä, mutta tästä huolimatta uusi päästökauppa sisältää kansallista liikkumavaraa ja edellyttää kansallisia täytäntöönpanotoimia.

Päästökauppadirektiivin mukaan säännellyllä yhteisöllä tulee olla päästölupa 1.1.2025 mennessä ja sen tulee tarkkailla ja raportoida päästöjään tarkkailuasetuksen mukaisesti. Huutokaupat käynnistyvät vuonna 2027 tai mahdollisen hintatasoon perustuvan lykkäyksen myötä 2028. Päästökattoa alennetaan vuosittain lineaarisella vähennyskertoimella. Päästöoikeudet huutokaupataan markkinoille täysimääräisesti ilman ilmaisjakoa, ja järjestelmä poikkeaa käytössä olevan päästökaupan (ETS1) aloituksesta siten, ettei järjestelmän alussa tule olemaan suurta päästöoikeuksien ylliallokaatiota. Päästöt pysyvät järjestelmälle osoitetun katon puitteissa ainoastaan siinä tapauksessa, että ne vähenevät lineaarisen päästövähennyskertoimen mukaisesti.

Talousvaliokunta pitää hallituksen esitykseen sisältyvää lakiehdotusta päästökauppadirektiivin täytäntöönpanon kannalta perusteltuna ja tarkoituksenmukaisena ja puoltaa sen hyväksymistä muuttamattomana seuraavassa esitetyin perusteluin.

Keskeiset ehdotukset

Ehdotuksessa esitetään säädettäväksi uusi laki fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta. Laissa säädettäisiin uuden päästökaupan soveltamisalasta. Lakia sovellettaisiin laajasti yleisen päästökaupan ulkopuoliseen polttoaineen kulutukseen luovutukseen. Jäljempänä tässä mietinnössä on arvioitu erikseen yksityiskohtaisemmin ehdotuksen soveltamisalaa ja tähän liittyvää kansallisen sääntelyliikkumavaran käyttöä.

Järjestelmätasolla fossiilisen polttoaineen jakelun päästökauppa vastaisi pitkälti yleistä päästökauppaa. Päästökauppaa koskevat velvoitteet kohdistuisivat säänneltyyn yhteisöön, joka lähtö-

Valiokunnan mietintö TaVM 18/2024 vp

kohtaisesti olisi kulutukseen luovutetusta polttoaineesta valmisteverovelvollinen taho. Energiavirasto vastaisi päästökauppaan liittyvistä viranomaistehtävistä.

Lakiin ehdotetaan sisällytettäväksi päästökauppadirektiivin edellyttämät velvoitteet päästölupasta, tarkkailusuunnitelmasta sekä päästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todenttamisesta. Lisäksi laissa olisi säännökset päästöoikeuksien kokonaismäärästä ja niiden huutokaupoista sekä säännellyn yhteisön velvoitteesta palauttaa päästöoikeuksia.

Säännellyn yhteisön olisi haettava polttoaineen kulutukseen luovutukseen päästölupa sekä päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksyntä. Sen olisi tarkkailtava kulutukseen luovutettujen polttoaineiden päästöjä, laadittava niistä vuosittain päästöselvitys ja huolehdittava sen todentamisesta. Lisäksi sen olisi palautettava unionin rekisteriin vuosittain edellisenä kalenterivuotena kulutukseen luovuttamiensa polttoaineiden kokonaispäästöjä vastaava määrä päästöoikeuksia sekä ilmoitettava Energiavirastolle päästöluvan mukaisen toiminnan muutoksista, päästöjen tarkkailua koskevista muutoksista ja säännellyn yhteisön vaihtumisesta.

Ympäristövaliokunnan lausunto

Ympäristövaliokunta on antanut hallituksen esityksestä lausuntonsa (YmVL 17/2024 vp — HE 119/2024 vp). Valiokunta on korostanut lausunnossaan päätöskauppajärjestelmän merkitystä kustannustehokkaana EU-tasoisena ohjausmekanismina. Samalla valiokunta on kiinnittänyt huomiota siihen, että nyt käsiteltävään uuteen päästökauppajärjestelmään kuuluvat toimialat säilyisivät kuitenkin edelleen osana taakanjakosektoria, eikä uusi päästökauppa poista jäsenvaltioiden kansallisia velvoitteita taakanjakosektorin päästövähennyksille vuodelle 2030, eikä päästökauppa yksin riitä Suomen taakanjakosektorille asetettujen tiukkojen tavoitteiden saavuttamiseen. Ympäristövaliokunta on kiinnittänyt huomiota myös päästökauppajärjestelmän ohjausvaikutuksen epävarmuuteen, joka riippuu jäljempänä tarkasteltavasta päästöoikeuksien hintakehityksestä. Valiokunta on tarkastellut lausunnossaan myös ehdotuksen soveltamisalaa, hyväksymismekanismeja sekä huutokauppatulojen käyttöä.

Maa- ja metsätalousvaliokunnan lausunto

Maa- ja metsätalousvaliokunta on lausunnossaan (MmVL 22/2024 vp — HE 119/2024 vp) korostanut tarvetta arvioida tieliikenteen päästöjä ja ohjauskeinoja kokonaisuutena ja arvioida säädehdotusten yhteisvaikutuksia. Talousvaliokunta yhtyy tähän arvioon, ja korostaa, että ilmastopolitiikan ohjauskeinojen kustannustehokkuutta ja vaikutuksia tulisi tarkastella kokonaisuutena. Tätä vaikeuttaa erityisesti EU:n ilmastopolitiikan ohjauskeinojen rakenne, johon talousvaliokunta on kiinnittänyt huomiota useissa asiayhteyksissä.

Maa- ja metsätalousvaliokunta on tuonut lausunnossaan esille, että käytössä olevia päästövähennyskeinoja tieliikenteessä ovat yleisen päästökaupan lisäksi muun muassa jakeluelvoite sekä toimet tieliikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönoton edistämiseksi. Jakeluelvoitteen muutoksilla on vaikutusta myös siihen, kuinka suuri osuus polttoainesekoitteesta on fossiilista polttoainetta eli kuinka suurelle osuudelle sekoitteesta jakelijan on tullut hankkia päästöjä vastaava määrä päästöoikeuksia. Käsiteltävänä oleva hallituksen esitys liittyy siten eduskunnassa parhaillaan käsiteltävänä olevaan jakeluelvoitteen muuttamista koskevaan hallituksen esityk-

Valiokunnan mietintö TaVM 18/2024 vp

seen laeiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta sekä siihen liittyviksi laeiksi (HE 121/2024 vp). Maa- ja metsätalousvaliokunta on lausunnossaan tarkastellut myös päästökaupan soveltamisalaa, maa-, metsä- ja kalatalouteen kohdistuvien vaikutuksien kompensointia sekä biomassaa käyttävien laitosten tilannetta.

Kansallinen liikkumavara ja soveltamisala

Uuden kansallisen päästökaupan täytäntöönpanon liittyy huomattavaa kansallista liikkumavaraa. Tämä koskee erityisesti päästökaupan toteuttamistapaa, soveltamisalaa, hinnoittelun käynnistymisajankohtaa sekä hintavaikutusten mahdollista hyvittämistä.

Nyt ehdotetun sääntelyn sijasta direktiivi mahdollistaisi kansallisen sääntelyn toteuttamisen pyrkimällä tunnistamaan direktiivissä mainitut sääntelyn piiriin kuuluvat polttoaineen loppukäyttäjät ennakoita ja kohdistamalla sääntely niihin direktiivin vähimmäisvaatimusten mukaisesti. Tällöin ei olisi toimeenpanon vuoksi välttämätöntä tehdä direktiivin mahdollistamia soveltamisalaa koskevia kansallisia laajennuksia. Toinen mahdollinen lähtökohta olisi sääntelyn toteutettavuuden helpottamiseksi laajentaa soveltamisala kaikkisiin nestemäisiin ja kaasumaisiin fossiilisiin polttoaineisiin. Kolmantena vaihtoehtona olisi ottaa lähtökohdaksi laaja soveltamisala ja hyvittää laajennuksesta johtuvia kustannuksia niille toimijoille, jotka eivät kuulu direktiivin mukaiseen soveltamisalaan. Näihin lähtökohtiin perustuvia malleja on vertailtu sääntelyn valmistelun yhteydessä asiaa koskevassa arviointimuistiossa.

Esityksessä on päädytty laajentamaan direktiivin soveltamisalaa kansallisesti maa- ja metsätalouden polttoaineisiin sekä vapaa-ajan vesiliikenteen polttoaineisiin. Perusteena laajennukselle on ennen muuta se, ettei direktiivin mukaisessa soveltamisalassa pitäytyminen olisi nykyisen polttoaineiden jakelujärjestelmän puitteissa mahdollista ilman merkittäviä ja kustannustehottomia muutoksia polttoaineen jakeluun. Samalla on päädytty rajaamaan laajan soveltamisalan mallia siten, että päästökaupan ulkopuolelle jäisivät käyttökohteet, joissa käytössä on nykytilanteessa erilliskäyttö. Komission on hyväksyttävä jäsenvaltion hakemus soveltamisalan laajentamisesta, ja laajennuksen tulee koskea tiettyä sektoria eikä esimerkiksi polttoainetyyppejä.

Valittuun toteuttamistapaan on päädytty erityisesti mallin toteuttamiskelpoisuuden ja tasapuolisen hintaohjauksen vuoksi sekä markkinoiden vääristymisen välttämiseksi. Mallia on myös pidetty hallinnollisesti kevyimpänä ja kustannustehokkaimpana vaihtoehtona.

Maa- ja metsätalousvaliokunta on edellä viitatussa lausunnossaan tarkastellut laajasti mahdollisuutta jättää maa- ja metsätalous sekä kalastus direktiivin mahdollistamalla tavalla päästökaupan soveltamisalan ulkopuolelle. Valiokunta toteaa lausunnossaan, että direktiivin ehtojen ja muiden EU:n jäsenmaiden soveltamisalaa koskevien ratkaisujen perusteella direktiivin soveltamisalan mukainen toimeenpano on valitettavasti käytännössä osoittautunut erittäin vaikeaksi ilman merkittäviä muutoksia polttoaineen jakelujärjestelmään.

Päästökauppadirektiivi mahdollistaa sen, että jäsenvaltio voi kansallisesti vuoden 2030 loppuun asti olla vaatimatta päästöoikeuksien palauttamista, eli käytännössä jättäytyä hinnoittelun ulkopuolelle (ns. opt-out -menettely). Sääntelyn toteuttamisvaihtoehtoja arvioitaessa on tarkasteltu

Valiokunnan mietintö TaVM 18/2024 vp

myös tätä vaihtoehtoa. Tällöin jäsenvaltiossa kuitenkin tulee olla kansallisesti käytössä komission edellyttämä, päästöoikeuden hintaa vastaava jakelijoiden päästökaupan soveltamisalaan kuuluvia polttoaineita koskeva hiilidioksidiverotus. Päästökaupan kansallinen lykkääminen ei myöskään vähentäisi komission esityksen mukaista jäsenvaltion maksuosuutta päästökauppataloista EU:n omiin varoihin. Hallitus päätti kehysriihen yhteydessä huhtikuussa 2024 EU:n polttoaineen jakelun päästökaupan hinnoitteluun liittymisestä järjestelmän hinnoittelun käynnistysesä.

Suomen on arvioitu saavan huutokauppataloja polttoaineen jakelun päästökaupan päästöoikeuksien huutokauppaamisesta tuloja n. 0,5 mrd. euroa vuodessa. Tulot riippuvat kuitenkin päästöoikeuksien hinnan kehityksestä sekä kulloisenkin vuoden huutokauppakiintiön koosta. Talousvaliokunta kiinnittää huomiota siihen, että laskelmassa ei kuitenkaan ole huomioitu mahdollisia EU:n budjettiin (ns. oma vara) eikä Sosiaalisen ilmatorahaston rahoittamiseen kohdistuvia menoja.

Päästökauppadirektiivin mukaan jäsenvaltioiden on käytettävä päästökaupasta saadut tulot tai niiden tulojen rahallista arvoa vastaava määrä yhteen tai useampaan direktiivin 10 artiklan 3 kohdan mukaisista käyttötarkoituksista. Osassa jäsenvaltioista sovelletaan tulojen korvamerkintää, jolloin päästökauppatalot käytetään suoraan direktiivin mukaisiin kohteisiin. Suomi ei useiden muiden maiden tavoin sovelle tulojen korvamerkintää, vaan päästökauppatalot ovat valtion yleiskatteellisia tuloja, jotta päätöksentekomahdollisuuksia ei rajoitettaisi. Päästökauppatalojen tai niitä vastaavan rahasumman käytöstä tulee raportoida vuosittain EU:lle.

Ehdotuksen vaikutukset ja kuluttajahintojen kehitysnäkymä

Talousvaliokunnan asiantuntijakuulemisen yhteydessä on tarkasteltu erityisesti ehdotuksen taloudellisia vaikutuksia. Kansallisella sääntelyllä ei voida suoraan vaikuttaa päästöoikeuden hintaan. Kansalliset toimet päästöjen vähentämiseksi vaikuttavat epäsuorasti päästöoikeuden hintaan, mutta vaikutuksen on arvioitu olevan pieni Suomen päästöjen muodostaessa vain pienen osuuden järjestelmän piiriin kuuluvista päästöistä. Toisaalta kansallisilla päästövähennystoimilla voidaan vaikuttaa toimijoille päästökaupasta aiheutuviin kustannuksiin sitä kautta, että päästöjen vähentyessä päästöoikeuksia hankitaan vähemmän, ja niiden hinnan merkitys vähenee.

Fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupassa *sääntely* kohdistuu polttoainetta kulutukseen luovuttavaan tahoon, tyypillisesti ns. polttoaineen jakelijaan, joka vastaa valmisteverovelvollistahoa. Polttoainetta kulutukseen luovuttavalla taholla on oltava päästölupa ja sen on hankittava ja palautettava kulutukseen luovutetun polttoaineen hiilisisältöön perustuva määrä päästöoikeuksia vuosittain. Sitä vastoin päästökaupan *hintavaikutus* kohdistuu joitain poikkeuksia lukuun ottamatta polttoaineen loppukuluttajalle päästökaupan kustannusten välittyessä polttoaineiden kuluttajahintoihin. Talousvaliokunnan saaman selvityksen perusteella päästökaupan hintavaikutus pumppuhintoihin alkaisi heti vuoden 2027 alusta.

Talousvaliokunnan saaman selvityksen mukaan hinnanmuodostuksesta on annettu kolme komission eri yhteyksissä antamaa arviota, sekä kuusi komissiosta riippumatonta tutkimuslaitosten tai analytiikkayhtiöiden tekemää analyysiä tai ennustetta. Komissio esitti lainsäädäntöaloitteen yhteydessä julkaistussa vaikutusarvioissa päästöoikeuden hinnalle 50 euron hinta-arvion. Toisaalta

Valiokunnan mietintö TaVM 18/2024 vp

korkeimmissa arvoissa on päädytty jopa lähes 300 euron hintaan. Saamansa selvityksen perusteella talousvaliokunta korostaa komission hinta-arvioon liittyvää merkittävää epävarmuutta, ja katsoo, ettei arvioitaessa erilaisten kompensatoratkaisujen tarvetta voida nojautua yksinomaan komission esittämään arvioon.

Päästöoikeuden hinnan voidaan olettaa siirtyvän suoraan polttoaineiden kuluttajahintoihin. Hintavaikutuksen on arvioitu olevan komission arvioon perustuen 16 snt/l bensiinissä, 11 snt/l diesellissä ja 13 snt/l polttoöljyssä päästöoikeuden hinnan ollessa 50 euroa tonnilta vuonna 2030. Päästöoikeuden hinnan moninkertaistumisen voidaan arvioida vaikuttavan polttoaineiden kuluttajahintaan samassa suhteessa. Näin ollen 100 euron päästöoikeuden hinnalla lisäkustannus vuonna 2030 bensiinissä olisi n. 30 snt/l, 200 eurolla 60 snt/l ja 300 eurolla 90 snt/l.

Laskelmissa on huomioitu voimassa olevan jakeluelvoitelain mukainen uusiutuvan polttoaineen osuus polttoainesekoitteessa. Huomioitavaa on, että sääntelymuutokset sekä polttoaineen verotukseen että jakeluelvoitteeseen vaikuttavat osaltaan siihen, kuinka suuria hintavaikutuksia polttoaineen hintoihin päästökauppa aiheuttaa. Laskelmissa ei ole huomioitu hallitusohjelman linjaamia muutoksia polttoaineverotukseen tai jakeluelvoitteeseen. Jakeluelvoitteen muutoksilla on vaikutusta siihen, kuinka suuri osuus polttoainesekoitteesta on fossiilista polttoainetta eli kuinka suurelle osuudelle sekoitteesta päästökaupan hintavaikutus kohdistuu. Talousvaliokunnan käytössä ei siten ole tarkkoja hintavaikutusarvioita vuodelle 2027, mutta valiokunnan saamien selvitysten valossa päästöoikeuden hinta voi olla jo vuonna 2027 merkittävästi komission ennustetta korkeampi, mikä nostaisi pumppuhintaa erittäin rajusti heti vuoden 2027 alusta.

Toteutuvaan hintatasoon vaikuttaa päästöjen vähentymisen nopeus ETS2-sektorilla koko EU:ssa. Päästöjen voidaan arvioida vähenevän aluksi nopeimmin mm. fossiilisesta lämmitysenergiasta riippuvaisten maiden lämmityssektoreilla, mutta vähenemisen nopeuteen liittyy merkittävää epävarmuutta. Järjestelmä sisältää myös hinnannousua hillitseviä mekanismeja, mutta niiden kykyyn hillitä päästöoikeuden hinnan kasvua liittyy epävarmuutta erityisesti vuoden 2029 jälkeen. Polttoaineiden hinta muodostuu polttoaineen raaka-aineen hinnasta, eli esimerkiksi öljyn maailmanmarkkinahinnasta, jalostuksen kustannuksesta, jakelukustannuksesta, jakelijoiden ja vähittäiskauppioiden katteista, valmisteverosta, arvonlisäverosta sekä mahdollisesta uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoitteen hintavaikutuksesta sekä tulevaisuudessa myös päästöoikeuden hintavaikutuksesta. Vaikka kansallisilla päätöksillä ei voidakaan vaikuttaa päästöoikeuden hintaan, polttoaineen kuluttajahintaan voidaan vaikuttaa myös muilla keinoilla kuten verotuksella.

Hinnannousua hillitsevät mekanismit ja käynnistymisen lykkäys

Päästökauppadirektiiviin sisältyy mekanismeja, joiden tarkoituksena on hillitä päästöoikeuden hinnannousua. Mekanismit perustuvat päästöoikeuksien vapauttamiseen markkinavakausvarannosta tiettyjen kriteerien täytyessä, eikä niiden toiminnasta voida säätää kansallisesti.

Hinnannousua hillitsevät mekanismit ETS2:ssa perustuvat päästöoikeuksien vapauttamiseen markkinavakausvarannosta tiettyjen kriteerien täytyessä. Markkinavakausvarantoon luodaan 600 miljoonaa ETS2 päästöoikeutta vuonna 2027. Toimenpiteiden aktivoitumisaika riippuu siitä, minkä kriteerin perusteella päästöoikeuksia vapautetaan markkinoille. Vaihteluväli aktivoitumiselle on 2—6 kuukautta ko. kriteerin mukaisten olosuhteiden täyttymisestä. Päästökauppadirek-

Valiokunnan mietintö TaVM 18/2024 vp

tiivin 30 h artiklassa säädetään liiallisen hinnannousun johdosta tehtävistä toimenpiteistä, joiden myötä vapautetaan lisää päästöoikeuksia markkinoilla. Artiklassa 30 j säädetään päästökaupan huutokaupan lykkäämisestä vuodella, mikäli hintataso katsotaan liian korkeaksi. Talousvaliokunnan saaman selvityksen perusteella huutokauppojen lykkääntyminen artiklan 30 j mukaisesti olisi mahdollista, jos raakaöljyn tai kaasun hinnassa tapahtuu poikkeuksellinen hintakehitys esimerkiksi kriisin seurauksena. Artiklan 30 j mukaisen lykkäyksen toteutuminen edellyttäisi arvion mukaan kuitenkin energiahintojen vähintään kaksinkertaistuvan nykytasostaan. Talousvaliokunta kiinnittää huomiota valiokunnan asiantuntijakuulemisessa esiin tuotuun kritiikkiin hinnannousua hillitsevien mekanismien aktivoitumisajan pituudesta suhteessa mahdollisiin markkinoilla nopeasti ilmeneviin häiriöihin ja pitää tärkeänä arvioida mekanismien toimivuutta ja tehokkuutta päästökauppadirektiiviä jatkossa uudistettaessa.

Hintavaikutusten kompensointi

Päästökauppa nostaa fossiilisten polttoaineiden hintaa pysyvästi ja myös päästökauppadirektiivi mahdollistaa tietyin edellytyksin siitä aiheutuvien kustannusten korvaamisen. Direktiivi mahdollistaa päästökauppatulojen käytön kompensointeihin sellaisille aloille, jotka tulevat mukaan soveltamisalaan kansallisella päätöksellä. Hyvitysmekanismit eivät kuitenkaan sisälly hallituksen esitykseen. Myös ympäristövaliokunta ja maa- ja metsätalousvaliokunta ovat edellä viitatuissa lausunnoissaan käsitelleet laajasti kysymystä päästökaupan kustannusvaikutusten kompensoinnista.

Päästökaupan käyttöönotto aiheuttaa merkittäviä välittömiä ja välillisiä lisäkustannuksia alkutuotantoaloille. Välillisiä kustannuksia tulee muun muassa tuotantopanosten hinnan nousemisesta. Arvio maatalouden oman polttoainekäytön lisäkustannuksista vuoden 2021 päästöjen perusteella ja 50 euron päästöoikeuden hinnalla on 62,5 milj. euroa vuodessa, josta 19 milj. euroa kohdentuu maa-, metsä- ja kalatalouden tuotantorakennusten lämmitykseen ja 43,5 milj. euroa maa- ja metsätalouden työkoneneiden polttoainekustannuksiin.

Hallitusohjelman mukaan hallituskaudella ei tehdä kansallisesti sellaisia päätöksiä, jotka lisäävät maatalouteen kohdistuvia kustannuksia. Metsätalouden osalta hallitusohjelmassa todetaan, ettei Suomen kustannuskilpailukyky heikennetä, eikä kansallisilla tulkinnoilla pidä vaikeuttaa elinkeinojen toimintaedellytyksiä. Talousvaliokunta toteaa, että hallitus on jo linjannut, että se aloittaa valmistelun toimista maa- ja metsätaloussektorille kohdistuvien vaikutusten kompensoimiseksi. Talousvaliokunta viittaa myös maa- ja metsätalousvaliokunnan lausunnossaan esittämään toteamukseen, jossa maa- ja metsätalousvaliokunta edellyttää, että fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupan kansallisesta laajennuksesta maa-, metsä- ja kalataloudelle aiheutuvien kustannusten kompensoimiseksi otetaan käyttöön tarpeelliset hyvitykset ja niiden valmistelu aloitetaan viipymättä.

Maataloussektorin hyvitysjärjestelmissä tulisi mahdollisuuksien mukaan hyödyntää olemassa olevia maatalouden energiaveron palautusjärjestelmiä. Hyvityksissä on tarkoituksenmukaista ottaa huomioon myös investointitukiluonteiset hyvitysmallit, jotka tähtäävät energiatehokkuuden parantamiseen ja siirtymään fossiilisista polttoaineista uusiutuviin vaihtoehtoihin.

Valiokunnan mietintö TaVM 18/2024 vp

Talousvaliokunta yhtyy myös ympäristövaliokunnan lausunnossaan esittämään toteamukseen siitä, että hyvitysmekanismit tulisi valmistella hyvissä ajoin ennen päästökaupan käynnistymistä ja niiden tulisi olla pitkäaikaisia ja ennakoitavia. Mekanismissa valmistelussa on syytä arvioida myös mahdollisuudet edesauttaa liikenne- ja työkonesektorin käyttövoimamurrosta ja näin vähentää tuen tarvetta jatkossa.

Talousvaliokunta korostaa lisäksi, että hallitus on jo päättänyt ammattiliikenteelle kohdistuvana kompensatiokkeinona ammattidieselin käyttöönotosta. Talousvaliokunta toteaa, että järjestelmän avulla voidaan hillitä hintavaikutuksia tavaraliikenteeseen ja vaikuttaa suoraan yritysten kuljetuskustannuksiin. Talousvaliokunta viittaa tältä osin myös ympäristövaliokunnan lausunnossaan esittämään tarkasteluun, jossa on tuotu esille, että ammattidiesel-järjestelmään tulisi mahdollisuuksien mukaan sisällyttää investointiverohyvityksen tai hankintatuen tapaisia mekanismeja, jotka kannustaisivat kuljetusalaa investoimaan vähäpäästöiseen kalustoon ja esimerkiksi varikkolatausjärjestelmiin. Investointituen kaltaisilla hyvitysmekanismeilla tähdättäisiin fossiilisen dieselin kulutuksen vähentämiseen, mikä vähentäisi pitkällä aikavälillä tehokkaimmin päästökaupan hintavaikutuksia elinkeinoelämälle nopeuttaen käyttövoimamurrosta.

Talousvaliokunnan asiantuntijakuulemisissa on tuotu esille, että päästökaupan kustannukset välittyvät kotimarkkinoilla toimivien yritysten hintojen kautta tuotteiden ja palveluiden hintoihin. Samalla uusi päästökauppa merkitsee kotitalouksien liikenne- ja -lämmityskulujen kasvua, joka heijastuu työssäkäyntiin, työssäkäyntialueisiin, palvelujen käyttöön ja saatavuuteen sekä ostovoimaan. Talousvaliokunta toteaa, että hallitus ei ole vielä tehnyt päätöstä kompensoida henkilöautoliikenteelle aiheutuvaa hinnannousua. Valiokunnan asiantuntijakuulemisissa on tuotu esille, että polttoaineen kohtuutonta hinnan nousua tulisi kaikin keinoin pyrkiä hillitsemään. Vaihtoehtoina kompensointiin on esitetty mm. polttoaineveron CO₂-komponentin keventämistä tai poistoa. Talousvaliokunta kiinnittää huomiota siihen, että polttoaineveron CO₂-komponentti on liikenteen päästökaupan kanssa päällekkäinen ohjauskeino.

Talousvaliokunta katsoo saamansa selvityksen perusteella, että päästökaupan hintavaikutukset voivat huolimatta edellä tässä mietinnössä tarkastelluista hintaa hillitsevistä mekanismeista olla merkittävästi ennakoitua suurempia. Samalla taakanjakosektorin päästövähennystoimien kustannustehokkuutta on vaikeaa arvioida tilanteessa, jossa päästöjä hinnoitellaan usean eri mekanismin kautta. Talousvaliokunta kiinnittää huomiota päästökaupan kustannusvaikutusten merkittävään epävarmuuksiin, ja tästä seuraavaan tarpeeseen seurata päästöoikeuden hintatason kehittymistä sekä valmistella erilaisia kompensointiratkaisuja vastaamaan tilanteeseen, jossa päästöoikeuden hinta nostaa pumppuhintaa kohtuuttomasti (*valiokunnan lausumaehdotus*).

Biomassaa käyttävät laitokset

Talousvaliokunta kiinnittää lopuksi huomiota jo EU:n 55 valmiuspaketin yhteydessä tunnistettuun ongelmaan (TaVL 50/2021 vp — U 60/2021 vp) päästökaupan soveltamisalan rajan muuttamisesta biomassaa käyttävien laitosten osalta 95 prosenttiin aiemman 100 prosentin sijaan. Myös maa- ja metsätalousvaliokunta ja ympäristövaliokunta ovat kiinnittäneet lausunnoissaan huomiota asiaan.

Valiokunnan mietintö TaVM 18/2024 vp

Hallituksen esityksen mukaisesti yli 95 prosenttia biomassaa käyttävät laitokset tulevat turvetta lukuun ottamatta mukaan uuden päästökaupan soveltamisalaan käyttämänsä fossiilisen polttoaineen osalta. Tämä merkitsisi kyseisten laitosten sulkemista yleisen päästökaupan ja päästöoikeuksien ilmaisjaon ulkopuolelle. Mahdollisten uusien päästökauppavelvoitteiden ja kilpailun vääristymisen lisäksi päätös voi vähentää intressiä joutua 95 prosenttia biomassaa käyttävien laitosten piiriin tulevaisuudessa, eli päätös ei kannusta vähentämään päästöjä. Samalla juuri näitä laitoksia on pidetty potentiaalisimpina kohteina biogeenisen hiilidioksidin talteenotolle ja ilmastohyötyjen toteuttamiselle. Talousvaliokunta on korostanut asiaa myös teollista hiilenhallintaa koskevassa lausunnossaan (TaVL 11/2024 vp — E 9/2024 vp). Talousvaliokunta pitää tärkeänä kannustaa korkean asteen biomassalaitoksia päästöjen vähentämiseen ja varmistaa tasapuoliset kilpailuedellytykset sisämarkkinoilla.

Talousvaliokunta korostaa, että myös tähän kysymykseen tulee puuttua vaikuttamalla aktiivisesti päästökauppadirektiivin tulevaan uudistamiseen. Valiokunta kiinnittää laajemminkin huomiota siihen, että komissio on käynnistämässä päästökaupan uudelleenarvioinnin ja odotettavissa on päästökauppadirektiivin muutosehdotus vuonna 2026. Lähtökohtaisesti ehdotetut muutokset vaikuttavat päästöoikeuden arvoon ja heijastuvat päästöoikeuden hintaan jo huutokauppojen käynnistyessä.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSEHDOTUS

Talousvaliokunnan päätösehdotus:

Eduskunta hyväksyy muuttamattomana hallituksen esitykseen HE 119/2024 vp sisältyvän lakiehdotuksen.

Eduskunta hyväksyy yhden lausuman. (Valiokunnan lausumaehdotus)

Valiokunnan lausumaehdotukset

1. *Eduskunta edellyttää, että hallitus seuraa päästöoikeuden hintatason kehittymistä sekä valmistelee erilaisia kompensointiratkaisuja vastaamaan tilanteeseen, jossa päästöoikeuden hinta nostaa polttoaineiden hintaa kohtuuttomasti.*

Valiokunnan mietintö TaVM 18/2024 vp

Helsingissä 28.11.2024

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Sakari Puisto ps
varapuheenjohtaja Ville Kaunisto kok
jäsen Noora Fagerström kok
jäsen Kaisa Garedeu ps
jäsen Lotta Hamari sd
jäsen Antti Kangas ps
jäsen Miapetra Kumpula-Natri sd
jäsen Timo Mehtälä kesk
jäsen Matias Mäkynen sd
jäsen Mikko Savola kesk
jäsen Oras Tynkkynen vihr
jäsen Sinuhe Wallinheimo kok
jäsen Heikki Vestman kok
jäsen Juha Viitala sd
jäsen Johannes Yrttiaho vas
varajäsen Pauli Aalto-Setälä kok
varajäsen Juha Mäenpää ps

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Lauri Tenhunen

Valiokunnan mietintö TaVM 18/2024 vp Vastalause

Vastalause

Perustelut

Hallituksen esityksessä (HE 119/2024 vp) ehdotetaan säädettäväksi laki fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta. Päästökaupan käyttöönotto merkitsee talousvaliokunnan mietinnössä mainitulla tavalla merkittävää liikennepolttoaineiden hintojen nousua. Bensan hinta voi nousta jopa lähemmäs eurolla.

Pääministeri Orpon hallitus on kiirehtinyt Suomen ottamaan polttoaineen hintaa korottavan päästökaupan käyttöön jo vuonna 2027. Päätös on kansallinen ja poliittinen. Keskusta ei tätä hyväksy.

Keskustan mielestä Suomen tulisi käyttää hyväkseen tarjolla oleva neljän vuoden siirtymäaika ja liittyä päästökauppaan vasta vuonna 2031. Keskusta pitää tavallisten suomalaisten puolta hallituksen bensan hinnan himokorottajia vastaan.

Pääministeri Orpon hallitus päätti liittyä liikenteen päästöhuutokauppaan jo vuonna 2027

Pääministeri Orpon hallitus on kevään 2024 kehysriihessä kansallisesti tehnyt päätöksen, että Suomi ottaa liikenteen päästökaupan käyttöön heti kun mahdollista, eli vuonna 2027. Hallitus ei käytä hyväkseen mahdollisuutta tarjolla olleeseen neljän vuoden lisäaikaan, jolloin liikenteen päästöjen huutokauppa otettaisiin käyttöön Suomessa vasta vuonna 2031.

Päästökauppadirektiivi selkeästi mahdollistaa päästökaupan hinnoittelun ulkopuolelle jäämisen aina vuoden 2030 loppuun asti (ns. opt-out -menettely). Tämä todetaan myös valiokunnan mietinnössä:

"Päästökauppadirektiivi mahdollistaa sen, että jäsenvaltio voi kansallisesti vuoden 2030 loppuun asti olla vaatimatta päästöoikeuksien palauttamista, eli käytännössä jättäytyä hinnoittelun ulkopuolelle (ns. opt-out -menettely). Sääntelyn toteuttamisvaihtoehtoja arvioitaessa on tarkasteltu myös tätä vaihtoehtoa. Hallitus päätti kehysriihen yhteydessä huhtikuussa 2024 EU:n polttoaineen jakelun päästökaupan hinnoitteluun liittymisestä järjestelmän hinnoittelun käynnistyessä."

Keskusta mielestä päästökaupan ulkopuolelle jättäytymisellä on liikenteen kustannusten hillinnän vuoksi vahvat perusteet. Keskusta huomauttaa, että Suomi oli jo tehnyt vaadittavat notifiointit sen osalta, että opt-out -menettelyn käyttö olisi voitu hyväksyttää komissiolla.

Neljän vuoden lisäajan myötä Suomelle ennättäisi kertyä tietoa siitä, millaiseksi päästöoikeuden hinta tulee muodostumaan. Tällöin ehdittäisiin valmistelemaan oikein mitoitettu kompensatiojärjestelmä.

Aikalisän ottaminen on välttämätöntä myös sen vuoksi, että hallitus ei ole käynnistänyt ja valmistellut liikenteen verotuksen kokonaisuudistusta, jonka yhteydessä olisi voitu arvioida liikenteen kustannusten ja siitä yhteiskunnalle kerättävien tulojen kokonaisuutta. Nyt hallitus on liittämässä

Valiokunnan mietintö TaVM 18/2024 vp Vastalause

Suomea päästökauppaan siten, että tästä on tulossa uusi kustannustaso aiemman kireän verotuksen päälle. Uudessa päällekkäisessä ohjausmallissa ei oteta huomioon sitä, että Suomessa liikenteen verotus on jo aiemmin ollut päästöperusteista.

Hallitus ei ole esittänyt asiallisia perusteluita poliittiselle kiirehtimispäätökselleen, joka nostaa tuntuvasti bensiinin ja dieselin hintaa. Samainen hallitus on muutoinkin profiloitunut tavallisten ihmisten verojen suurkorottajana.

Bensaliitran hinta voi nousta jopa eurolla

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan päästöoikeuden hinnan arvioidaan siirtyvän suoraan kuluttajahintoihin. Hinta-arviona on esitetty päästöoikeudelle jopa 300 euron yksikköhintaa. Tämä merkitsee laskennallisesti bensiiniin jopa 90 sentin lisäkustannusta. On huomioitava, että samanaikaisesti päästökauppaan siirtymisen kanssa myös jakeluvetoa korotetaan huomattavasti, jolloin kokonaisvaikutus polttoaineen hintaan voi olla jopa yli euron litraa kohden.

Päästökauppaan liittymisen hintavaikutuksen on arvioitu olevan komission arvioon perustuen 16 snt/l bensiinissä, 11 snt/l dieselissä ja 13 snt/l polttoöljyssä päästöoikeuden hinnan ollessa 50 euroa tonnilta vuonna 2030. Päästöoikeuden hinnan moninkertaistumisen voidaan arvioida vaikuttavan polttoaineiden kuluttajahintaan samassa suhteessa. Näin ollen 100 euron päästöoikeuden hinnalla lisäkustannus vuonna 2030 bensiinissä olisi n. 30 snt/l, 200 eurolla 60 snt/l ja 300 eurolla 90 snt/l. Asiantuntijoiden hinta-arviot poikkeavat huomattavasti toisistaan, mutta yhteistä on se, että komission arvio on monien muiden arvioitsijoiden mielestä alakanttiin.

Talousvaliokunnan mietinnössä todetaan, että käytössä ei ole tarkkoja hintavaikutusarvioita vuodelle 2027, mutta valiokunnan saamien selvitysten valossa päästöoikeuden hinta voi olla jo vuonna 2027 merkittävästi komission ennustetta korkeampi, mikä nostaisi pumppuhintaa erittäin rajusti heti vuoden 2027 alusta.

Päästökauppaan kiirehtiminen tulee maksamaan suomalaisille miljardeja euroja

Valiokunnan mietinnössä mainitulla tavalla yhtenä keskeisimmistä perusteista on muutoin valtiolle koituvan päästökauppatulon menetys, jonka suuruudeksi on arvioitu 2 mrd. euroa neljän vuoden aikana eli 500 milj. euroa vuodessa. Todennäköisesti hallituksen käsi käy tätäkin syvemmillä tavallisten veronmaksajien taskulla, koska tämä arvio perustuu hyvin maltilliseen päästöoikeuden hintaan.

Käytännössä kyse on liikennepolttoaineiden käyttäjille koituvasta miljardien lisämaksusta. Kustannus lankeaa maksettavaksi erityisesti työkoneiden käyttäjille, sillä fossiiliselle polttoaineelle vaihtoehtoisia energianlähteitä ei ole toistaiseksi markkinoilla saatavilla.

Orpon hallitus ulotti kansallisella päätöksellä päästökaupan maa- ja metsätalouteen

Hallituksen valinta on myös esittää polttoaineen päästökaupan soveltamisalan kansallista laajentamista maa- ja metsätalouden käyttämiin polttoaineisiin tai näille toimialoille.

Valiokunnan mietintö TaVM 18/2024 vp Vastalause

Keskusta pitää päätöstä valitettavana. Valiokunnan mietinnössä todetulla tavalla päästökauppa-direktiivissä nämä toimialat on jätetty soveltamisalan ulkopuolelle ja kansalliselle toimeenpanolle on jätetty paljon liikkumatilaa.

Hallitusohjelmassa on kirjaus, että hallitus ei lisää kilpailukykyä haittaavaa ylimääräistä taakkaa EU-sääntelyn kansallisessa toimeenpanossa. Hallitus toimii oman ohjelmansa vastaisesti.

Keskusta toteaa päästökaupan soveltamisalan kansallisen laajentamisen olevan yksiselitteisesti hallitusohjelman vastainen toimi myös sen vuoksi, että hallitus on sitoutunut pidättäytymään maatalouden kustannuksia kasvattavien päätösten tekemisestä.

Päästökaupan laajentaminen maatalouteen merkitsee kuitenkin jopa satojen miljoonien eurojen kustannusten nousua vuodesta 2027 alkaen. On arvioitu, että esimerkiksi 100 euron päästöoikeuston hinnalla kustannukset maa- ja metsätaloudelle olisivat noin 120 milj. euroa vuodessa. Kuitenkin päästöoikeuden hinta voi olla edellä todetulla tavalla moninkertainen.

Päästökaupan ulkopuolelle jättäytyminen maa-, metsä- ja kalatalouden osalta on todettu erillisratkaisuna olevan teknisesti vaikeasti toteutettavissa. Vaihtoehtoisena ratkaisuna on esitetty kustannuksia kompensoivaa hyvitysmekanismia. Valitettavasti hyvitysmekanismit eivät kuitenkaan sisälly hallituksen esitykseen. Keskusta pitää tätä erittäin vakavana epäkohtana.

Hallituksen olisi ensisijaisesti pitänyt selvittää kaikki keinot sille, että maa- ja metsätalous rajataisiin direktiivin mahdollistamalla tavalla päästökaupan ulkopuolelle. Mikäli tämä todella olisi osoittautunut mahdottomaksi, niin siinä tilanteessa hallituksen olisi tullut selvittää ja valmistella maa-, metsä- ja kalatalouden kustannusten täysimääräisen kompensoinnin turvaava hyvitysmekanismi yhtä aikaa päästökauppalainsäädännön kanssa.

Hallitus on linjannut aloittavansa kompensatiomekanismien valmistelun maa- ja metsätalouden osalta. Valiokunta ei ole kuitenkaan saanut varmuutta kompensatiomekanismien käyttöönoton aikataulusta, kompensatiomallista, kompensatiosta, eikä kompensatiomekanismien pysyvyydestä.

Keskusta katsoo talousvaliokunnan mietintöön sisältyvästä lausumasta huolimatta päästökauppalainsäädännön hyväksymisen jättävän maa- ja metsätalouden, kuten muutkin kompensatiota perustellusti tarvitsevat sektorit, toistaiseksi pysyvään epävarmuudentilaan.

Päästökaupan käyttöönoton siirtäminen vuoteen 2031 mahdollistaisi sen, että maa- ja metsätalouden jättämiselle päästökaupan ulkopuolelle voitaisiin löytää sitä ennen tekniset toteutuskeinot.

Kustannusten nousu on varmaa, kompensointi epävarmaa

Kustannukset nousevat päästökaupan myötä kaikilla liikennepolttoaineiden käyttäjillä; maa- ja metsätalouden lisäksi työkoneilla, raskaalla liikenteellä ja polttomoottoriautoilijoilla ja monilla muilla polttoainetta liikkumiseen käyttävillä.

Valiokunnan mietintö TaVM 18/2024 vp Vastalause

Talousvaliokunta korostaa lausunnossaan, että hallitus on jo päättänyt ammattiliikenteelle kohdistuvana kompensatiomekanismina ammattidieselin käyttöönotosta. Hallituksen linjaamaa kompensatio ei kuitenkaan todennäköisesti vastaa täysimääräisesti hintojen nousuun, vaan sekin jää osittaiseksi. Talousvaliokuntakin toteaa, että järjestelmän avulla voidaan hillitä hintavaikutuksia. Hillitä, mutta ei siis kompensoida kokonaan.

Talousvaliokunta toteaa mietinnössään, että hallitus ei ole vielä tehnyt päätöstä kompensoida henkilöautoliikenteelle aiheutuvaa hinnannousua. Valiokunnan asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että polttoaineen kohtuutonta hinnan nousua tulisi kaikin keinoin pyrkiä hillitsemään.

Vastauksessa kirjalliseen kysymykseen (KKV 221/2024 vp) valtiovarainministeri Riikka Purra on todennut 26.6.2024 seuraavasti:

"Pääministeri Orpon hallitus on päättänyt kohtuullistaa uudesta päästökaupasta aiheutuvia kustannuksia logistiikkaketjuun ottamalla käyttöön vuoden 2027 alusta raskaalle liikenteelle kohdistetun dieselpolttoaineen valmisteveron palautusjärjestelmän eli niin sanotun ammattidieselin. Sen valmistelu toteutetaan siten, että julkisen talouden kestävyys varmistetaan. Huomioiden julkisen talouden heikko tila ja jo toteutetut ja päätetyt toimet, hallitus ei ole valmistelemassa muita uusia toimia polttoaineiden hintojen alentamiseksi."

Hintojen nousu on varmaa. Sen sijaan kompensointi ja sen määrä epävarmaa, jos sitä muille kuin ammattiliikenteelle edes tulee.

Suomen siirrettävä päästökauppaan liittymistä vuoteen 2031

Talousvaliokunta on mietinnössään varsin ansiokkaasti käsitellyt mietinnössään hallituksen esitykseen sisältyviä ongelmakohtia päästökaupan toteuttamistavan, soveltamisalan, hinnoittelun käynnistymisajankohdan sekä hintavaikutusten mahdollisen hyvittämisen osalta. Valiokunnan mietinnössä ei tästä huolimatta esitetä muutoksia käsittelyssä olevaan hallituksen esitykseen.

Keskusta pitää hallituksen liikenteen kustannuksia kiistattomasti ja rajusti kohottavia päätöksiä väärinä. Hallitusohjelmaan keskeinen lupaus liikennepolttoaineiden hintojen nousun estämisestä ei toteudu. Päästökauppaa koskevan lakiesityksen myötä polttoaineen hinnanmuodostukseen ollaan tuomassa jo olemassa olevien vero- ja veroluonteisten maksujen lisäksi uusi kustannuksia merkittävästi kohottava instrumentti.

Keskusta katsoo, ettei päästökaupan käyttöönottoa tule missään tapauksessa hyväksyä ennen kuin kompensatiomekanismien edellyttämä lainsäädäntö on valmisteltu.

Keskustan mielestä Suomen tulee hyödyntää komission sallimaa opt-out -menettelyä ja lykätä päästökaupan käyttöönottoa hallituksen esittämän kiirehtimisen sijaan 2030-luvulle.

Keskusta esittää, että hallituksen esitys hylätään, ja että eduskunta edellyttää hallituksen valmistelevan uuden esityksen, jolla maa- ja metsätalouden, logistiikka-alan sekä kuluttajien polttoainekustannusten tulkuton kasvu estetään.

**Valiokunnan mietintö TaVM 18/2024 vp
Vastalause**

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotan/ehdotamme,

että lakiehdotus hylätään ja

että hyväksytään neljä lausumaa. (Vastalauseen lausumaehdotukset)

Vastalauseen lausumaehdotukset

1. Eduskunta edellyttää, että hallituksen valmistelevan uuden esityksen, jolla liikenteen päästökauppa otetaan käyttöön vasta vuonna 2031.

2. Eduskunta edellyttää, että päästökauppaa ei laajenneta kansallisesti maa- ja metsätalouden käyttämiin polttoaineisiin tai näille toimialoille ainakaan ilman täysimääräistä kompensatiota.

3. Eduskunta edellyttää, että raskaan liikenteen ja muun ammattiliikenteen täysimääräisestä kompensoinnista päätetään samassa yhteydessä, kun tehdään päätös päästökaupan käyttöönottamisesta.

4. Eduskunta edellyttää, että kuluttajien polttoainekustannusten erittäin voimakas hinnan korotus estetään oikein mitoitetulla ja kohdennetulla kompensatiolla samassa yhteydessä, kun tehdään päätös päästökaupan käyttöönottamisesta.

Helsingissä 28.11.2024

Timo Mehtälä kesk
Mikko Savola kesk